

平成30年8月20日(月)13時00分～

交通政策審議会海事分科会船員部会 全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、若干定刻前でございますが、皆様おそろいになりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会船員部会全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会を開催させていただきます。

事務局を務めさせていただきます、海事局船員政策課の鈴木でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。部会長が選任されるまでの間、議事を進めさせていただきます。

初めに、本専門部会の設置経緯につきましてご報告させていただきます。

本部会は、本年7月12日付諮問第310号「船員に関する特定最低賃金（全国内航鋼船運航業最低賃金及び海上旅客運送業最低賃金）の改正について」により、全国内航鋼船運航業最低賃金の改正に関する諮問を受けて、当該事項の調査・審議を行うために設置されたものでございます。

これに伴いまして、船員部会運営規則第12条第5項の規定に基づきまして、船員部会長から本部会の委員6名の指名がございました。本部会委員の名簿は、お手元資料の2枚目のとおりでございます。

それでは、本日ご出席いただいております委員の皆様方をご紹介させていただきます。

公益を代表する委員として、庄司委員でございます。

【庄司委員】 庄司です。よろしくお願ひいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 野川委員でございます。

【野川委員】 野川です。よろしくお願ひいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 関係船員を代表する委員として、平岡委員でございます。

【平岡委員】 平岡でございます。よろしくお願ひいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 和田委員でございます。

【和田委員】 和田と申します。どうぞよろしくお願ひします。

【鈴木労働環境対策室長】 関係使用者を代表する委員として、蔵本委員でございます。

【蔵本委員】 蔵本です。よろしくお願ひします。

【鈴木労働環境対策室長】 山本委員でございます。

【山本委員】 山本でございます。よろしくお願ひいたします。

【鈴木労働環境対策室長】　　続きまして、海事局内航課及び事務局の船員政策課からの出席につきまして、紹介させていただきます。

【真田内航海運効率化対策官】　　海事局内航課内航海運効率化対策官の真田でございます。よろしくお願いいたします。

【三輪田船員政策課長】　　船員政策課長の三輪田でございます。よろしくお願いいたします。

【土居船員政策課長補佐】　　船員政策課の土居と申します。よろしくお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】　　船員政策課の長岡です。よろしくお願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】　　本日の出席者につきましては以上でございます。

本日は、委員6名中6名、全員のご出席となりますので、船員部会運営規則第13条において準用いたします同規則第10条第1項の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

続いて、配布資料の確認をさせていただきます。

資料の番号は、縦置き資料は右上に、横置き資料につきましては横置きに見て右上に、記載をさせていただきます。また、それぞれの資料の下には、通し番号でページを付しております。

まず、資料1といたしまして、右上、資料1「交通政策審議会への諮問について」が1枚、1枚おめくりいただきまして、資料2として「全国内航鋼船運航業最低賃金」の公示文が3枚、それから、資料3、横置き資料でございますけれども、「内航海運業の概要」が表紙を含めまして5枚、5ページから9ページまでとなっております。次に、資料4として「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」が1枚、1枚おめくりいただきまして、資料5として「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」が1枚、1枚おめくりいただきまして、資料6として「全国内航鋼船運航業の最低賃金の改正状況」が1枚、最後に資料7として「最低賃金の改正に係る参考資料」が表紙を含め9枚ございます。通し番号で言うと、13ページから21ページまでの9枚でございます。

本日、資料は以上でございますが、皆様、資料は行き届いておりますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

まず、議題1「専門部会長の選任について」でございます。船員部会運営規則第12条第6項によりまして、本専門部会に属する交通政策審議会委員及び公益を代表する臨時委

員のうちから選任することとされております。いかが取り計らいましょうか。

蔵本委員、よろしくお祈いします。

【蔵本委員】 野川先生にお願いしたいと思ひますが、いかがでございましょうか。

【鈴木労働環境対策室長】 よろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、野川委員に専門部会長をお願いすることといたしまして、今後の議事の進行につきましては専門部会長にお願いしたいと存じます。

それでは、野川専門部会長、どうぞよろしくお祈いいたします。

【野川部会長】 ただいま専門部会長に選任されました野川でございませう。皆様のご協力を支えられながら、審議を円滑に進めてまいりたいと存じますので、どうぞよろしくお祈いいたします。

それでは早速、議事を進めてまいります。

議題2「内航鋼船運航業最低賃金を取り巻く状況について」でございませうが、初めに、諮問の趣旨につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

【三輪田船員政策課長】 それでは、諮問の趣旨についてご説明申し上げます。

本年度、平成30年度につきましては、詳しくは後ほどご説明いたしますけれども、春闘におけます組織船員の賃金水準や消費者物価指数の動向なども勘案いたしまして、諮問を行うことといたしました。

このため、本専門部会におきましてご審議いただき、船員部会に審議結果をご報告いただけますようお祈い申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして、質問等ございませうでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは次に、関係船員及び関係使用者の意見聴取に関する官報公示の結果につきまして、事務局より報告をお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 ご報告申し上げます。

関係船員及び関係使用者の意見聴取については、最低賃金法第37条第3項において準用する同法第25条第5項の規定に基づきまして、本年8月1日付の官報に公示し、意見の提出を求めたところ、8月15日の期日までに意見の提出はございませませんでしたので、ご報告申し上げます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

続きまして、資料3「内航海運業の概要」につきまして、海事局内航課からご説明をお願いいたします。

【真田内航海運効率化対策官】 内航課の真田でございます。

では、お手元の資料3、5ページになります。「内航海運業の概要」でございます。

内航海運は、トンキロベースで国内貨物輸送全体の約4割、それから、鋼材、石油製品、セメントといった各種産業の原材料であります産業基礎物資輸送の約8割を担う、国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラでございます。今後も、産業基礎物資の輸送、それから、モーダルシフトを担う基礎的輸送インフラとして機能する必要があり、その一方で、社会全体としても生産性向上が求められているところでございます。

この6ページで、右下の輸送品目別シェアのグラフがございますけれども、左側のところに、「化学薬品・肥料・その他」というのがありまして、数字が見えておりません。その後ろに数字、7.0%でございます。申しわけございません。

続きまして、資料の7ページは内航海運の課題でございまして、内航海運は「2つの高齢化」を抱えている状況でございます。1つが、船齢14年以上の船舶が全体の7割を占めるという「船舶の高齢化」、それから、50歳以上の船員の割合が5割という「船員の高齢化」でございます。

また、内航海運業の市場構造でございますけれども、7ページの真ん中のところがございますが、オーナーとオペレーターの系列化というものもございます。また、事業者の99.6%が中小企業であるということで、事業基盤が脆弱な産業であると言える状況でございます。

さらに、CO₂削減の観点から、さらなるモーダルシフトの推進が求められているところでございまして、2020年度までにモーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロとすることとされております。

続きまして、資料の8ページでございます。こうした内航海運の状況の中で、昨年、2017年6月に、「内航未来創造プラン」が取りまとめられました。

内航海運の諸問題の早期解決のために、今後、おおむね10年後を見据えて、内航海運の目指すべき将来像を、「安定的輸送の確保」、「生産性向上」の2つを軸として位置づけて、その実現に向け、海事分野全般にわたる施策メニューを盛り込んでいるものでございます。

この目指すべき将来像として位置づけた2点の実現に向けまして、8ページにもございますけれども、「内航海運事業者の事業基盤の強化」、「先進的な船舶等の開発・普及」、「船

員の安定的・効果的な確保・育成」等について、具体的施策を盛り込んでおります。

具体的には、「内航海運事業者の事業基盤の強化」として、船舶管理会社の活用促進、荷主・海運事業者等間の連携による取り組み強化ということで、安定・効率輸送協議会の設置などが盛り込まれております。「先進的な船舶等の開発・普及」につきましては、IoT技術を活用した船舶の開発・普及、「船員の安定的・効果的な確保・育成」につきましては、船員のための魅力ある職場づくり等が盛り込まれているところでございます。

続きまして、資料の9ページでございますけれども、「内航未来創造プラン」の効果ということで、今申し上げました8ページの各種施策を実施することによりまして、おおむね10年後を目途としまして、荷主等との連携、あるいは技術革新を通じた、「安定的輸送の確保」、「生産性向上」、こういった実現を図っていくというものでございます。

以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、質問等ございましたらよろしく願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にございませぬようでしたら、内航海運効率化対策官は所用により退席をされます。

それでは、次に移りたいと存じます。

資料4から資料7につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 資料4から説明をさせていただきたいと思っております。ページ番号は10ページからでございます。全国内航鋼船運航業の「最低賃金適用対象事業者数、船舶数及び船員数」の資料でございます。平成30年4月1日現在、運輸局ごとにまとめたデータとなっております。

一番下の計の欄をごらんいただければと思うんですけれども、平成30年4月1日現在の対前年を比較させていただいているものでございます。事業者数が1,397事業者、対前年で19事業者、減っております。船舶数は2,850隻で、対前年比で59隻、減っているところでございます。船員数は2万2,700人でございまして、対前年比で164名、増えているということでございます。一番右の組織船員数は、船員数の内数でございますけれども、6,709人ということで、対前年比で49名、減っているところでございます。

次に、資料5、11ページでございます。「全国内航鋼船運航業船員賃金実態調査」の結

果でございます。

この調査でございますが、最低賃金の適用を受ける船舶のうち、未組織船に乗り組む船員に対しまして、平成30年5月に支給された賃金の実態についての調査をお示ししているものでございます。調査で回収しました、139隻（職員658人、部員194人）につきまして集計をさせていただいたものでございます。

上の表が「職員」の欄でございますが、賃金が最も高かった方は55歳の方、賃金の計としまして80万円となっております。賃金が最も低かった者は、68歳の方で19万7,700円になります。平均いたしますと49.7歳、賃金の計でいきますと、45万3,012円ということになってございます。

下のほうは「部員」のものをお示ししているものでございます。賃金が最も高かった者は、60歳の方で51万6,450円、賃金が最も低かった者は、海上経験3年以上の方で、23歳で20万1,500円になりまして、海上経験3年未満の者につきましては、19歳の方で18万円となっております。平均いたしますと40.8歳、32万7,434円となっております。

続きまして、資料6をごらんください。こちらは、全国内航鋼船運航業の最低賃金のこれまでの改正状況をお示したものでございます。

全国内航鋼船運航業の場合は、最低賃金の区分が4区分に分かれてございます。船舶職員養成施設の課程を修了した職員でありまして、当該課程修了後の勤務期間がそれぞれ一定の期間に満たない者が職員Bに該当しまして、それ以外の職員が職員Aに該当するものでございます。また、部員Aというのが海上経歴3年以上の者、部員Bというのが海上経歴3年未満の者とお示されるものでございます。

全国内航鋼船運航業の最低賃金につきましては昭和43年に制定されまして、制定時は職員と部員の2区分だけになっており、今ある4区分のうち、職員Aと部員Bという区分設定となっております。その後、昭和49年に部員Aが追加され、平成8年には職員Bが追加されまして、今の形態となっております。

こちらの表の一番左にあります年度は、最低賃金の改正の諮問を行った年度をお示ししてございます。この場合、平成18年が全てパーという形になってございます。こちらは、諮問は行いましたが、額の改定はなかったというものをお示ししている部分でございます。平成29年、一番下になってございますけれども、これが昨年改正された現行の最低賃金額という形になります。一昨年と比べまして、職員及び部員とも1,000円ずつ、改定さ

れて上がったという状況になってございます。

続きまして、資料7でございませう。

14ページをお開きいただければと思ひます。「内航鋼船運航業及び木船運航業最低賃金決定状況」とございませうが、こちらは各地方運輸局長等が定める現在の最低賃金額となつてございませう。最も高いところでありませうと、近畿運輸局管内の最低賃金になりませう、職員Aとはしけ長が24万7,650円、職員Bが23万1,200円。部員Aでまいりませうすけれども、こちらは中部、近畿、神戸が同額で18万8,900円、部員Bも同一の管内で17万9,600円。本省の最低賃金と比較した場合につきませうは、職員は本省より500円高く、部員は本省より350円高い状況になってございませう。

続きまして、次の15ページをごらんください。こちらは、費目別、世帯人員別標準生計費（平成30年4月）についてお示ししているものでございませう。この資料は、費目別に生計費が標準的にどのくらいかかるかというものを、世帯人員1人から5人までを比較したものでございませう。

次に、16ページになります。こちらは、消費者物価指数を10大費目別にお示ししたもので、平成27年を100とした数字でお示しさせていただいているものでございませう。まず、総合指数でございませうすけれども、年度別で見てまいりませうと、27年まで増加してきておりませう、28年に一旦減少に転じませうましたが、29年にはまた100を超えるという形で推移をしてございませう。月別指数で見ませうと、29年4月から、いずれも100を超えた形で推移しているということが見てとれるかと思ひます。

次に、17ページをごらんください。産業別最低賃金の決定状況についてお示ししているものでございませう。1.の(2)産業別最低賃金と書かれているところが、いわゆる特定最低賃金をお示ししている部分でございませう。陸上の産業別最低賃金の決定件数は233件になってございませうして、適用労働者数が3万2,358となつてございませう。

次に、18ページをお開きいただければと思ひますけれども、地域別・産業別最低賃金の全国加重平均額をお示ししたものでございませう。地域別最低賃金の加重平均につきませうしては、29年度で848円になります。対前年で25円アップしてございませう。アップ率に直ませうすと3.04%になります。その下の段、産業別最低賃金の合計で見ませうと、全国の加重平均が868円になってございませう。前年と比較いたしましませう14円のアップで、アップ率に直ませうすと約2%となつてございませう。

次のページに移っていただきませうして、19ページをごらんください。地域別最低賃金額

改定の目安の推移となっております。地域別最低賃金は都道府県ごとに定められておりますけれども、まずは中央で目安額を示すこととなっております。本年も7月に目安額の答申が出されているところでございます。一番下の段、平成30年度のものが、簡単であります。その答申の内容になってございます。AからDのランクの4つの区分に分かれておりますけれども、各都道府県の実体経済に基づきまして区分されているという状況でございます。

ちなみに、次ページをごらんいただきますと、その具体的な都道府県の区分をお示ししているところでございます。

一旦、19ページに戻っていただきまして、ここで、各ランクごとに最低賃金額であります時間額、軸は時間額で決定しているわけですが、その引き上げ額の改正の目安をお示ししているところでございます。30年度、Aランクにつきましては27円、Bランクが26円、Cランクが25円、Dランクが23円で、このアップ額を加重平均いたしますと26円となっております。アップ率で申し上げますと3.1%になります。

次に、20ページでございます。こちらが地域別最低賃金額の一覧で、右側の29年度最低賃金額が現行の額となっております。最も高いところは東京でございます。958円、逆に、最も低い最低賃金額でございますと、Dの欄の高知より下の、以下8の県におきまして737円となっております。最低賃金額の最も高いところと最も低いところの差は221円となっております。

次の21ページでございますが、給与勧告の実施状況ということで、人事院勧告の状況をあらわしてございます。平成26年度から連続してベアがございました。今年度は8月10日にございまして、ベア率は0.16%の上昇でございました。

駆け足でございますが、資料の説明は以上でございます。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、ご質問等ございますでしょうか。

和田委員。

【和田委員】 大変申しわけございません、資料の説明についての質問を2点、させていただきます。

まずは、資料5の職員の中で、賃金が最も低かった者19万7,700円とあります。資料の説明書きの中に、内航船の最低賃金の適用を受ける船舶ということですので、特例の措置の話ではなからうかと思えます。ということであれば、次の資料6を見ていただいた

とおおり、29年度24万、または、Bでいっても23万ということになれば、賃金が最も低かった者、職員、19万7,000円というのは最賃法に抵触しているということのお考えでよろしいのかということになるんですが、事務局としてはいかがなものでしょうか。これがまず1点。

2点目が、資料6、再確認させていただきます。平成18年のところにバーが4つあります。この年は、諮問はしたけど改正がなかった年ですよとの説明を受けました。ということになりますと、中で抜けている歯抜けの年、ここでいいますと11年、12年、また、14年、15年、16年、17年、19年、21年、22年、23年、24年は、諮問も改正もなかった年ということでもよろしいですかね。その確認を再度させてください。

この2点、お願いします。

【野川部会長】 お願いします、事務局。

【長岡労働環境技術活用推進官】 2つご質問をいただいております。

1つ目、資料5の職員、賃金が最も低かった者、19万7,700円について、最低賃金法に抵触しているという理解でよいかというご質問でございました。こちらにつきましては、実態調査で提出いただいた資料をそのまま記載させていただいておりますけれども、こちらの実態が明らかなのであれば、最低賃金法に抵触しているものと考えます。

もう一つのご質問の、平成11年、12年、21年、22年については諮問がなされなかったということでもよいかということだと思いますが、諮問がなされなかったものということになりますので、ご質問のとおりでございます。

以上です。

【野川部会長】 よろしいでしょうか。

平岡委員。

【平岡委員】 今、事務局のほうから、抵触するものと思っているというお話をされたわけですが、それに対して、局のほうはそういうふうに思っているという話であれば、ここについては是正の勧告をしたのかどうなのか、その辺のところをお聞かせ願えればと。

【野川部会長】 お願いします。

【長岡労働環境技術活用推進官】 本調査につきましては実態を正しく把握するために、調査票上は、実態を把握する目的以外の取り締まり等については使用しない旨、付記した上で調査をさせていただいているところでございます。でありますので、調査票に書かれ

ている賃金につきまして、実際の支払い状況まで確認したものではありませんので、これをもって直ちに指導や是正等を行うものとしては取り扱っていないところでございます。

実際の最低賃金法への抵触部分につきましては、雇い入れの届け出や、運輸局の職員による立入検査等で、台帳等で確認されたときには指導を行っていくものと理解しております。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡委員】 とすると、これはあくまでも調査だけの上で、こういうことがわかっていても、その辺については関与しないという理解でよろしいんですかね。

【野川部会長】 どうぞ。

【長岡労働環境技術活用推進官】 一応、調査票上につきましては、その利用目的以外に調査しないという約束のもとに、正直な正しいものを記載いただきたいということで調査しているものでございますので、本結果だけをもつての指導というのは、今のところは考えておりません。

【野川部会長】 和田委員。

【和田委員】 あまりしつこく言うつもりはないのだけれども、国としては法律違反があっても見逃すということをご公言しているということでもいいのですか。

【野川部会長】 事務局。

【長岡労働環境技術活用推進官】 別に、これ自体が直接法律に抵触しているかどうか、そのものの証拠として活用しないということをごさいまして、現に実際、監査等に入りまして、法令違反の疑いが明らかなものについては適切に取り締まっていくというものと理解しておりますけれども、本調査だけをもって、取り締まり等に行くということにはならないものと理解しています。

【和田委員】 下に説明書きがついていて、適用を受けるものとなっているから、なおさら法違反だということを言っているのであって、適用を受ける船舶のうちで調査しただけですよ。受けない船舶はやっていませんよということは、明らかに法違反ですよということをここで表明していいのかどうかの問題という話です。国として、こういった法違反を実際に見逃していつているという事態のところをどう思っているのかということを知りたいのだけれども、調査だけであって監査は関係ないという言い方しかできないのですか。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡委員】 私が聞きたいのは、局のほうで、これについては最賃に抵触していますというお話をされているわけです。となると、最賃に抵触しているというのがわかっていて、局のほうは、これはあくまでも調査の段階だから、わかっていてもやりませんということをごここで明言するのはいかがなものかと和田委員は言っているだけの話であります。いずれにしても、例えばそれがわかっただら、こういう部分についてはやはり指導をするということをご言っていただければ別に問題はないことであって、局のほうは、いや、それは一切しませんと言うから、そのような質問になろうかと私は思うんですけど。

【和田委員】 だって、今ここでミニマムルールをつくっていきましょうかという話をしているのに、ミニマムルールを守らなくていいですよということをご一方で言われると、何のために今からここで最賃をやるのかという話になってしまいます。

【野川部会長】 今、事務局がおっしゃっているのは、最低賃金が支払われない事業所があった場合に、それを見逃しますと言っているのではなくて、この調査をするときに、もしも調査の結果、最低賃金額未満の支給をしているような状況がここにあらわれたというような場合に、そういう場合には取り締まりますよということをご前提とすると当然、事業者のほうではうそをつく、あるいは答えないという恐れがあるということで、まずは、これは調査のためだけですよということをご言うのだということですね。

もちろん、なるほどこの調査は確かにニュートラルな形で、取り締まりとは関係ない形で行った、ただ、こういう結果が出たというのであれば、改めてこの事業者のところに行って、賃金は幾ら支払っていますかと聞いて、実は最低賃金未満ですと言ったら、その時点で取り締まるということになります。この調査が取り締まりのためではないということをご明記しているというのは、まずは調査をした、その結果最低賃金未満であることがわかった、だから取り締まるという構造にはなっていないというだけのことなんですね。

だから、全体として、最低賃金未満のものしか支払われていなければ、別途、違う形では当然取り締まる、そういうことにはなるということですよ。だから別に、これをほっとくという意味で言ったんじゃないでしょう。

【長岡労働環境技術活用推進官】 はい。

【野川部会長】 そこははっきりさせておかないと、確かに不安をもたらす。

【平岡委員】 今、部会長が言ったお話であれば理解はできますけれども、ほっとくというような話になるとちょっとまずいので、その辺のところをご明確にさせていただければ、別に問題はありません。

【野川部会長】　　そうですね。私も確認しますが、この調査の結果をもとに取り締まるという構造になっていないということだけですよ、だから、これを放置して、このまま最低賃金未満のものが払われていくのを見逃していくということはないでしょう。そういうことではないですね。

【長岡労働環境技術活用推進官】　　おっしゃるとおりでございます、そこは、これをもって見逃すということではございません。

【野川部会長】　　蔵本委員。

【蔵本委員】　　この数字を見ていると、我々の組合は未組織の事業者が非常に多いんですけど、未組織の中には、家族船員、船主がそのまま船長として乗り込んで、最低賃金に対する意識が非常に低い事業者がまだまだ多いという結果なのかなという気がしています。特に、最も高かった者ということで基本給が80万、これもあり得ないというような問題もあって、我々組合とすれば事業者に対して、最低賃金をちゃんと遵守するように今後は努めて、アンケートに対しても正しく回答ができるようにしていきたいと思います。

　　以上です。

【野川部会長】　　最低賃金未満の回答を出さなければいけないような状況を解消するということは何よりも大切だと思いますのでね。

　　ほかに、よろしいでしょうか。

　　それでは、議題3に移りたいと存じます。「全国内航鋼船運航業最低賃金の改正について」の検討に入ります。

　　ただいま、るるご説明がありましたが、これらのご説明を踏まえまして、本年度、平成30年度の最低賃金の改正について、労使のここに出ておられる方々から率直なご意見を伺いたいと思います。どうぞ、どちらからでも、お願いいたします。

　　平岡委員。

【平岡委員】　　まず最初に、全国内航運航最低賃金ですけれども、これは内航海運業界におけます最低水準でありまして、業界における一つの基準であると我々のほうは考えております。特に内航海運におきましては、依然として船員の高齢化が進んでいるということと、それに伴いまして船員不足が続いているという状況には変わりはありません。

　　そういう状況にあって、陸上諸産業、この辺のところも労働力不足ということで、労働力を呼び込むために陸上との競争は避けて通れないというような状況があります。そういう中であって、船員という職業ですけれども、海上労働という特殊性を考慮すれば、陸上

と一緒に賃金にはならないと考えている次第でございます。

ちなみに、先ほど事務局のほうから説明がありましたように、陸上の最低賃金についても、本年度は3%引き上げの26円ということで、昨年よりも1円上がっております。そういう中であって、陸上と賃金の差がつくのはどうなのかということで、改善する必要性があると思っていますし、それにあわせて、今年の陸上の春闘についてもベアはしっかり行われているということと、我々海員春闘におきましても昨年以上のベアで解決していることを考えますと、先ほども言いましたように、今年度についても賃金の改善は必要不可欠であると思っています。

それと、この最低賃金につきましては、国が定める水準でありますので、内航海運産業に働く船員の一つの物差しとすれば、やはりそれは荷主、その辺のところも注目するかと思っていますし、これが運賃、用船料、その辺のところにも反映されると思っていますので、くどいようですけれども、今年度についても改善の必要性はあると思っています。

【野川部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

和田委員。

【和田委員】 私のほうからも、大幅な改善ということで一言、言わせてもらいたいと思います。

先ほど資料6で、再度、説明を確認したわけですが、資料6の平成29年度まで、20年さかのぼって見ても、20年の間に12年も、諮問、改定が行われていないというような内容になってしまいます。仮にこの20年間、海上のほうで言えば平成19年から29年まで、これらにどれぐらいの賃金の改定がなされたかというのは、引き算で出されたとおり、5,750円の改定がなされています。

一方で陸上での20年間はというと、資料の19、Aランク、Bランク、Cランク、Dランクといった、所管は違うわけですが、厚生労働省の時給の話になってきます。厚生労働省、陸上のほうでは平成19年以降もずっと、わずかな額ではありますが、改定がなされてきました。一体どれぐらいの改定がなされてきたのかということを平均してみますと、171円、この間に改定がなされた。時給の171円ということになります。時給の171円、20日分掛ける8時間、160倍ということになれば、2万7,360円の改定がなされてきました。5,700円対2万7,000円ですよ。こういった差がついてきています。

所管が違うといえ、一概には言えないといえ、それも一つかもしれませんが、海上がこの12年間、最低賃金の改定をしなかったがために、もう既に2万円以上の差が詰まっている。差が詰まっているのか、それとも抜かれているのかというところの区別、判別は、国交省のほうでもやられていると思いますが、もう既に、海上への魅力があるのかどうかが問われている状況ですよ。

その中で、厳しい、これから人口が減ってくる、年齢は上がっている、いろいろな問題はあろうと思いますが、人のとり合いになって、これから海上産業に人を集めるための魅力がどこにあるのかということを探めていかないといけないということになってくると、最低賃金を大幅に改定していただくしかないのかなと考えます。賃金だけでは言いません。いろいろな状況が兼ね合ってくるのかと思いますが、ロマンだけでは人は雇えないということだけは十分、皆さんもご承知の上で考えてもらいたいなということで、一言言わせていただきました。

以上です。

【野川部会長】 今、労働側から大変強く、大幅な改善ということについて意見が出されました。使用者側、いかがでしょうか。どうぞ、どちらからでも。ここで譲り合ってもしょうがないので。

では、蔵本委員。

【蔵本委員】 資料6を見ても、和田委員のご発言を聞いても、非常に差がついてきているんだというのがよくわかります。個人的には、大幅に見直す必要があると感じているところです。

ただ、毎年、鶏が先か卵が先かの議論になるんですけど、輸送量で見ますと、船種によっては対前年で100%を切っているようなものもある。用船料で見ても、船型によっては前年度より、逆に下がっている船種もあるというようなことから見ても、個人的には、大幅に上げるということに対して異論はないんですが、組織的に見たときに、組織に持ち帰って意見を聞いてみないとわからないというのが現状でございます。

以上です。

【野川部会長】 山本委員、どうぞ。

【山本委員】 毎年繰り返しのような議論で恐縮ですが、平成2年、4年ぐらいをピークに輸送量総量が急激に下がっているわけですね。平成12年、2000年の時点から見ても、昨今の輸送量というのは3割ぐらい減少している。その間にどれだけ運賃が調整さ

れているのかといえば、平成12年当時とあまり変わっていないというような話が聞かれます。

したがって、業界のパイ全体が2割、3割縮小してきている中で、結果として、資料6の中にあるように、最低賃金の改定も実現できなかったと。大体この期間は、全日海さんと協約を持っている組織船においても、ベアは実現できておりません。そのような経済実体を反映した形で、この改定が行われてきているということであろうと思っております。

これは船員の最賃に限らず、他の産業別最賃、特定最賃についても同じような傾向が見られて、地域別最賃よりも、やはり産別の最賃の伸びは低くなっているという実態があるかと思えます。産別の最低賃金の趣旨からいまして、業界の実態を反映した形で、その産業の労働者の保護・育成ということを目指して決定していかざるを得ないのではないかと考えております。

以上でございます。

【野川部会長】 いかがでしょうか。

和田委員。

【和田委員】 産別とか産業というお話を、山本委員のほうから今ちょっとされたところなんですけど、最低賃金法に定める最低賃金を決める要因としては、労働者の生計費、類似の労働者の賃金、通常の事業の賃金支払い能力ということ、これらが果たして海上、陸上でどう違うのか。労働界全体としては同じなんですよね。そういう意味合いの考え方でいくと、陸上と大差が開いてくるのはいかがなものかなというのはやっぱり出てきます。

確かに、できなかった背景、これは十分我々も理解しているから、そういうふうに決めてきたのは事実です。とはいえ、労働界全体の問題からいけば、取り残された海上労働ということにならないような最賃の改定額が必要ではなかろうかということだけを、あえてここで言っておきたいと思えます。

【野川部会長】 平岡委員。

【平岡委員】 いろいろ背景については、山本委員、蔵本委員のほうからもあるわけでございますけれども、最低賃金の上げ幅、陸上と海上の違いはありますが、陸上のほうは時給というような一つのスタンスでやっていますけれども、その辺のところ、引き上げ率が3%ですよ。例えばこれを、海上の最低賃金3%という話をすれば、内航だけで平均で6,343円ぐらひは上がるわけですが、陸上の今年の上がり幅、26円ですが3

0日換算でいけば、大体同じようなレベルぐらいまでは上がるのではないかと思います。

ただ、いずれにいたしましても、そういう中であっても、なかなか海上最賃についてはそういう論理で決まってきたいないわけですから、どこかの時点で、大幅な改善は必要になってくると思っているわけです。

業界のという話をされますけれども、業界においても、人がやってこないとどうしようもない。今の状況でいけば、いずれにしても、先ほど和田委員も言ったように、陸上のほうが大幅な賃上げをする中で、海上のほうには見向きもしないというような状況にならないように、その部分についてはしっかり、国が定める、内航船員の最低の賃金水準と業界の物差しでございますので、いろいろ諸事情はあると思いますけれども、それはしっかりやっていただかないと人が来ないと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいま伺っておりますと、労働側、船員側からは、やはり陸上とのバランス、あるいは業界の魅力ですね。この内航業界というものを、人手不足の中で、魅力のある産業として維持していくために、あるいは良質な人材を安定的に確保していくためにも、大幅な改善が必要であるのご意見があります。

しかし、船主側としては、21世紀に入ってからのでんしい業界をめぐる状況、特に荷主さんとの関係では大変でんしい状況にあるということや、あるいは、船員一般の問題としては、やっぱり船種ごとの事情というものも反映させて考えるべきであるといったようなご意見が出されました。

ここでそろそろ、双方のご意見について一層詰めたお話をさせていただいて、できれば歩み寄りをしていただきたいと思いますので、この場を一旦クローズいたしまして、労使委員の間で率直なお話をさせていただきたいと存じますが、よろしいでしょうか。

それでは、別室を用意してございますので、あまり時間はとれませんので、20分ぐらいを目安にして、別室でお話をさせていただければと思います。

それでは、よろしくお願ひいたします。

(中 断)

【野川部会長】 お疲れさまでした。

それでは、話し合われた結果につきまして、どちらからでも結構ですので、ご報告をお願ひいたします。

平岡委員。

【平岡委員】 お時間をいただきまして、どうもありがとうございます。

労使で、水準も含め、結論を見出すべき論議をしたわけですが、全くもって話にならないというような状況でございます。

まず、船主側の言い分としては、上げる必要があるのかどうなのかというようなことを延々と繰り返しますし、我々としては、やはり上げる必要性はあるだろうということで話はしているんですけども、前段でその辺のところから行き詰まっています、なかなか難しいというようなところでございます。

いずれにいたしましても、本日段階で双方全く、その辺のところの論議はかみ合わず、平行線で終わっているというのが実情でございます。

以上です。

【野川部会長】 船主側、特につけ加えることはございませんか。

それでは、本日、専門部会を開催しましたが、残念ながら結論が得られなかったということございまして、今後さらに話し合いを詰めていくということにしたいと存じます。船主側、船員側、それぞれの側にまず持ち帰って、検討を進めていただき、かつ、それを踏まえて、どうぞ率直な双方の話し合いをできるだけ重ねていただいて、再度、専門部会を開催した上で結論を得るという形にしたいと存じますので、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野川部会長】 ありがとうございます。

それでは、これで本日の予定された議事は終了いたしました。

事務局、お願いいたします。

【鈴木労働環境対策室長】 それでは、次回、第2回の専門部会の日程でございます。

日程調整等の関係もありまして、間があいて恐縮でございますが、次回は10月22日、月曜日の13時から、場所は本日とは異なりますが、国交省の2号館と3号館の間に低層棟というのがございます。そちらの低層棟の会議室を予定しておりますので、またその際には、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 それでは、全国内航鋼船運航業最低賃金専門部会を閉会いたします。

本日は、お忙しいところ、ありがとうございました。

— 了 —